

Passenger gas bag protection device

Patent number: DE10065461
Publication date: 2002-01-03
Inventor: NEUPERT RALPH (DE); BIEBER UDO (DE)
Applicant: TRW AUTOMOTIVE SAFETY SYS GMBH (DE)
Classification:
- **International:** B60R21/16; B60R21/20; B60R21/22
- **European:** B60R21/16B2, B60R21/16B2B, B60R21/16B2E,
B60R21/20B2, B60R21/20D
Application number: DE20001065461 20001228
Priority number(s): DE20001065461 20001228; DE20002010726U
20000616; DE20002012077U 20000713

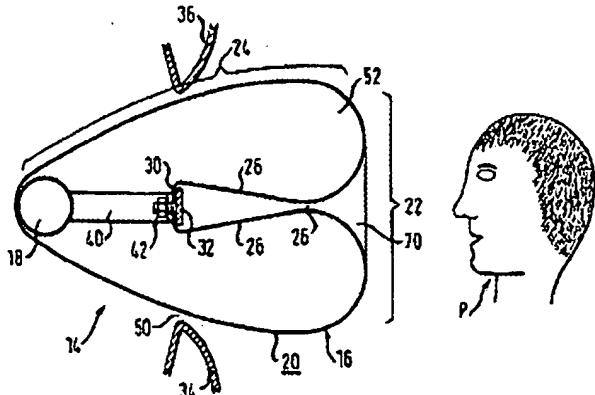
Also published as:

- EP1164060 (A2)
- US6540254 (B2)
- US2001052691 (A1)
- EP1164060 (A3)

Abstract not available for DE10065461

Abstract of correspondent: US2001052691

The invention relates to a passenger gas bag protection device which comprises a gas bag which, in relation to an inflated state, has a rear wall and a front wall which includes a center section and onto which a passenger strikes in the case of an accident. The gas bag, from a viewpoint of the passenger, has a round outer contour with a specific width and height in the inflated state. The width of the outer contour distinctly exceeds the height. In the inflated state the front wall has a depression opening out to the outside in the manner of a slit. The slit runs in a direction of the width of the gas bag. A restraint means is provided and the depression is formed in that on inflation of the gas bag a center section of the front wall is prevented from moving by means of the restraint means



Data supplied from the esp@cenet database - Worldwide

BEST AVAILABLE COPY

(19) BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT

Offenlegungsschrift
(10) DE 100 65 461 A 1

(51) Int. Cl. 7:
B 60 R 21/16
B 60 R 21/20
B 60 R 21/22

(66) Innere Priorität:
200 10 726.7 16.06.2000
200 12 077.8 13.07.2000

(71) Anmelder:
TRW Automotive Safety Systems GmbH & Co. KG,
63743 Aschaffenburg, DE

(74) Vertreter:
Prinz und Partner GbR, 81241 München

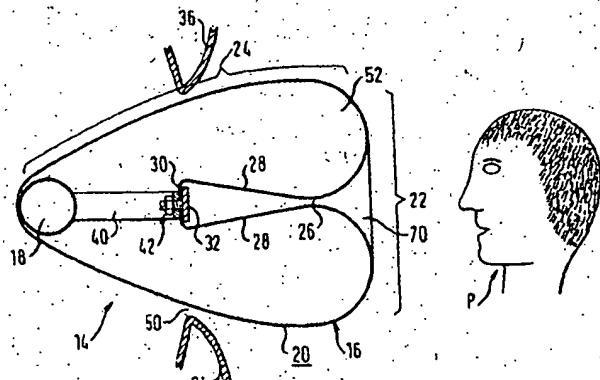
(72) Erfinder:
Neupert, Ralph, 63839 Kleinwallstadt, DE; Bieber,
Udo, 63843 Niedernberg, DE

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt.

(54) Beifahrer-Gassack-Schutzeinrichtung

(51) Eine Beifahrer-Gassack-Schutzeinrichtung hat einen Gassack (20) mit einer bezogen auf den aufgeblasenen Zustand, Vorderwand (22), auf die der Beifahrer (P) bei einem Unfall trifft. Der Gassack (20) hat vom Beifahrer aus gesehen eine im aufgeblasenen Zustand runde Außenkontur, deren Breite deren Höhe deutlich überschreitet. Die Vorderwand (22) weist im aufgeblasenen Zustand eine schlitzartig nach außen ausmündende Einbuchtung (26) auf, wobei der Schlitz (26) in Richtung der Breite (b) des Gassacks (20) verläuft und wobei die Einbuchtung (26) dadurch gebildet ist, daß ein Zentrumsabschnitt (30) der Vorderwand (22) mittels einer Rückhalteinrichtung beim Aufblasen des Gassacks (20) an einer Bewegung gehindert wird.



DE 100 65 461 A 1

Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft eine Beifahrer-Gassack-Schutzeinrichtung, mit einem Gassack, der eine, bezogen auf den aufgeblasenen Zustand, Vorderwand hat, auf die der Beifahrer bei einem Unfall trifft, wobei der Gassack vom Beifahrer aus gesehen eine im aufgeblasenen Zustand runde Außenkontur hat, deren Breite deren Höhe deutlich überschreitet.

[0002] Solche, vom Beifahrer aus gesehen eine im wesentlichen ovale Außenkontur aufweisenden Gassäcke sollen eine möglichst große Rückhaltefläche, d. h. eine möglichst große Vorderwand aufweisen, auf die der Insasse im Rückhaltefall prallt. Der mittlere Bereich der Vorderwand, im folgenden Zentrumsabschnitt genannt, kann, wenn der Insasse zu nahe am Armaturenbrett sitzt, mit hoher Geschwindigkeit auf den Insassen prallen, da dieser Abschnitt der am höchsten beschleunigt ist.

[0003] Bei Fahrer-Gassäcken gibt es bereits Ideen, den Zentrumsabschnitt als Einbuchtung auszubilden, wobei der Zentrumsabschnitt der Vorderwand auf einer Kreisfläche bleibend am Gassackmodul befestigt ist. Bei dieser Ausführung sollen insbesondere Insassen "out of position" (OOP) eine sichere Rückhaltung erfahren. Die Übertragung solcher Gestaltungen von Fahrer-Gassäcken auf Beifahrer-Gassäcke ist jedoch mit folgendem Problem verbunden: Die Beifahrer-Gassäcke haben eine deutlich größere Tiefe als die Fahrer-Gassäcke. Von der Seite gesehen haben die Beifahrer-Gassäcke im aufgeblasenen Zustand eine sich zum Insassen aufweitende Gestalt, d. h. die Höhe des Gassacks nimmt steig zu. Würde nun eine ringförmige Kreisfläche (Zentrumsabschnitt) bleibend am Gassackmodul befestigt werden, so ist zu erwarten, daß sich die Einbuchtung zum Insassen trichterförmig aufweitet, wodurch im Zentrum der Vorderwand aber keine ausreichend große Rückhaltefläche zur Verfügung stünde, wenn der Insasse die gewünschte mittige Sitzposition hat.

[0004] Die Erfindung schafft eine Beifahrer-Gassack-Schutzeinrichtung, die sich durch eine bessere OOP-Rückhaltung als auch eine gute Rückhaltung bei einem mittig sitzenden Beifahrer auszeichnet. Dies wird bei einer Schutzeinrichtung der eingangs genannten Art dadurch erreicht, daß die Vorderwand im aufgeblasenen Zustand eine schlitzartig nach außen ausmündende Einbuchtung hat, wobei der Schlitz in Richtung der Breite des Gassacks verläuft und wobei die Einbuchtung dadurch gebildet ist, daß ein Zentrumsabschnitt der Vorderwand mittels einer Rückhalteinrichtung beim Aufblasen des Gassacks an einer Bewegung gehindert wird. Bei der erfindungsgemäßen Schutzeinrichtung hat der Beifahrer-Gassack ebenfalls eine ringförmige Aufblaskammer mit einer Einbuchtung. Die Einbuchtung ist jedoch am Übergang zu dem von außen sichtbaren Teil der Vorderwand schlitzartig ausgeführt, wobei diese Ausbildung erlaubt, daß die oberen und unteren Abschnitte der Ringkammer sich aufeinander zu bewegen und einander berühren, so daß die Vorderwand im aufgeblasenen Zustand sich zum Insassen nahezu vollständig geschlossen präsentiert, obwohl die Einbuchtung nach wie vor vorhanden ist.

[0005] Gemäß der bevorzugten Ausführungsform ist der Gassack Teil eines Gassack-Moduls, welches eine Modulabdeckung aufweist, die beim Aufblasen des Gassacks geöffnet wird. Der Zentrumsabschnitt ist unterhalb eines Teils der Modulabdeckung am Modul mittels der Rückhalteinrichtung befestigt, so daß die Modulabdeckung nicht komplett nach außen geschwenkt werden muß, sondern im Bereich oberhalb des Zentrumsabschnitts stehenbleiben kann. Die als Klappe ausgebildete Fläche der Modulabdeckung kann damit geringer sein als im Stand der Technik, was die

Verzögerungswerte durch die unzuschwenkende Modulabdeckung verringert und die Gefahr, die von der Modulabdeckung bei einem Sekundäraufprall ausgeht, reduziert.

[0006] Vorzugsweise gibt die Modulabdeckung beim Aufblasen deshalb eine oval ringsförmige Austrittsöffnung für den Gassack frei.

[0007] Der Gassack ist vorzugsweise durch eine Gassackwand definiert, die die Vorderwand aufweist, wobei die Gassackwand eine durchgehende Gewebebahn aufweist, die eine Rückwand, die Vorderwand und die Einbuchtung bildet und die Gassackwand aus möglichst wenig Einzelteilen besteht. Das seitliche Schließen der durchgehenden Gewebebahn kann einerseits dadurch erfolgen, daß ihre Ränder vernäht sind und andererseits dadurch, daß an der Seite separate, mit ihr verbundene Seitenwände vorgesehen sind.

[0008] Das Schließen der Einbuchtung erfolgt vorzugsweise durch an die Einbuchtung angrenzende, im Inneren des Gassacks vorgesehene Fangbänder. Die Fangbänder sind so kurz ausgeführt, daß gegenüberliegende Wandungsabschnitte der Einbuchtung im aufgeblasenen Zustand des Gassacks aneinanderliegen und die Einbuchtung wenigstens abschnittsweise schließen.

[0009] Weitere Merkmale und Vorteile der Erfindung ergeben sich aus der nachfolgenden Beschreibung und aus den nachfolgenden Zeichnungen, auf die Bezug genommen wird. In den Zeichnungen zeigen:

[0010] Fig. 1 eine Draufsicht auf ein Armaturenbrett mit einer darin angeordneten Schutzeinrichtung nach der Erfindung,

[0011] Fig. 2 eine Längsschnittsansicht durch die Schutzeinrichtung nach Fig. 1 bei aufgeblasenem Gassack,

[0012] Fig. 3 eine Ansicht vom Beifahrer aus auf den aufgeblasenen Gassack nach Fig. 2,

[0013] Fig. 4 eine Ansicht entsprechend Fig. 2 einer zweiten Ausführungsform der Schutzeinrichtung,

[0014] Fig. 5 eine Ansicht entsprechend Fig. 2 einer dritten Ausführungsform der Schutzeinrichtung und

[0015] Fig. 6 eine Ansicht vom Beifahrer aus auf den Gassack nach Fig. 5.

[0016] In Fig. 1 ist das Armaturenbrett 10 im Bereich des Beifahrers eines Fahrzeugs dargestellt. In das Armaturenbrett, genauer gesagt in die vom Innenraum sichtbare Abdeckung, ist eine Abdeckung 12 für eine versteckt eingebaute Beifahrer-Gassack-Schutzeinrichtung integriert. Die Schutzeinrichtung weist ein Gassackmodul 14 (sh. Fig. 2) auf, das von der Abdeckung 12 im nicht aktivierte Zustand verdeckt wird. Das Gassackmodul weist einen Gassack 16 und einen im Inneren des Gassacks 16 angeordneten Gasgenerator 18 auf. Der Gassack 16 wird durch eine Gassackwand 20, bestehend aus zahlreichen Abschnitten, definiert. Ein Abschnitt ist die sogenannte Vorderwand 22, die dem Beifahrer P bei aufgeblasenem Gassack zugewandt ist und auf die dieser im Rückhaltefall trifft. Von der Vorderwand 22 geht zu allen Seiten eine Rückwand 24 aus, die sich bis hinter den Gasgenerator 18 erstreckt. Die Vorderwand weist eine Einbuchtung 26 auf, wobei die Wandungsabschnitte, die die Einbuchtung bilden, im folgenden mit 28 bezeichnet werden sollen. Ein Zentrumsabschnitt, also ein mittlerer ovaler Flächenabschnitt der Vorderwand 22 wird mit 30 bezeichnet.

[0017] Die Modulabdeckung 12 besteht ebenfalls aus verschiedenen Abschnitten, nämlich einem ovalen Mittelteil 32 und zwei schwenkbaren Klappenabschnitten 34, 36, die das Mittelteil 32 umgeben. Mittelteil 32 und Klappenabschnitte 34, 36 sind durch verdeckte Aufreißlinien 38 voneinander getrennt. Das Mittelteil 32 ist bleibend am Modul befestigt, so daß er nicht wie die Klappenabschnitte 34, 36 beim Akti-

vieren des Moduls nach außen schwingen kann. Zur Befestigung des Mittenteils 32 geht vom Gasgenerator 18 eine Brücke 40 in Richtung Mittelteil 32 aus. Über einer Rückhalteinrichtung 42 in Form von Schrauben-Muttern-Befestigungen wird der Mittelteil 32 mit der Brücke 40 verschraubt, wobei zwischen Mittelteil 32 und Brücke 40 der Zentrumsabschnitt 30 geklemmt und damit bleibend am Gassackmodul befestigt wird. Der Zentrumsabschnitt 30 ist deckungsgleich mit dem darüberliegenden Mittelteil 32.

[0018] Wie in Fig. 3 zu erkennen ist, hat der Gassack vom Beifahrer aus gesehen eine Breite b, die die Höhe h des Gassacks deutlich überschreitet. Es ergibt sich damit eine fast ovale, vorzugsweise sogar ellipsenförmige von außen sichtbare Vorderwand. Die Einbuchtung 26 ist im aufgeblasenen Zustand ein, vom Beifahrer aus gesehen, langgestreckter horizontaler Schlitz 46, wobei die Einbuchtung 26 aber weitestgehend geschlossen ist, indem die gegenüberliegenden Abschnitte 28 der Gassackwandung einander berühren, was durch den Zuschnitt des Gassacks erreicht wird. Mit 48 sind lediglich seitlich möglicherweise entstehende Falten, die vom sich über einen Teil der Breite b erstreckenden Schlitz 26 ausgehen, bezeichnet. Zum Zentrumabschnitt 30 kann die Einbuchtung 26 auch einen kreisringförmigen Wandquerschnitt haben. An der Ausmündung zum ringförmigen, von außen sichtbaren Teil der Vorderwand 22 ist die Einbuchtung schlitzartig ausgeführt, und von außen auch nur als Schlitz oder Falte zu erkennen.

Schlitz oder Falte zu erkennen.

[0019] Die Wirkungsweise der Schutzeinrichtung wird im folgenden erläutert. Bei einem Frontalaufprall wird der Gasgenerator 18 aktiviert, und Gas wird sich im Inneren des Gassacks 20 ausbreiten. Der Gassack, welcher im wesentlichen oval um die Brücke 40 und das Mittelteil 32 herum gefaltet ist, wird aufgeblasen und drückt die Klappenabschnitte 34, 36 nach außen, so daß eine ringförmige, z. B. oval-ringförmige Austrittsöffnung 50 entsteht, über die der Gassack größtenteils das Modul verläßt. Der Zentrumsabschnitt 30 wird jedoch an jeglicher Bewegung beim Aufblasvorgang gehindert, so daß sich die schlitzartig ausmündende Einbuchtung 26 ergibt. Der Gassack wird sich zu Beginn des Entfaltungsvorgangs im wesentlichen schräg radial nach außen entfalten, was für OOPsitzende Insassen vorteilhaft ist. Schließlich werden am Ende des Aufblasvorgangs, wenn die ringförmige Kammer 52 fast vollständig aufgeblasen ist, sich der obere und untere Teil 54, 56 der Kammer 52 aufeinander zu bewegen und die Einbuchtung 26 schließen, so daß nur noch der Schlitz 46 zu sehen ist, d. h., es muß nicht zwingend eine Öffnung zwischen der Umgebung und dem Inneren der Einbuchtung 26 vorhanden sein.

[0020] Bei den in den Fig. 4 bis 6 gezeigten Ausführungsformen werden, sofern Teile mit bereits erläuterten Teilen funktionsgleich sind, auch gleiche Bezugszeichen verwendet.

[0021] Die Ausführungsform nach Fig. 4 unterscheidet sich von der vorhergehenden dadurch, daß unmittelbar angrenzend an diejenigen Abschnitte 28 der Wandung des Gassacks, die die Einbuchtung 26 bilden, im Inneren des Gassacks 20 Fangbänder 60, 62 vorgesehen sind. Die Fangbänder sind mit ihren Enden einerseits an der Vorderwand 22 und andererseits am Zentrumabschnitt 30 festgestellt. Ihre Länge ist deutlich kürzer als der Abstand ihrer Befestigungsstellen an der Gassackwand gewählt, so daß die Abschnitte 28 nicht der Begrenzung des Gassacks 20 in der Tiefe dienen, sondern sich aufeinander zu bewegen können; um die Einbuchtung 26 nahe an der Vorderwand 22 zu schließen.

[0022] Der Gassack der gezeigten Schutzeinrichtung kann auf verschiedene Weise hergestellt sein. Beispielsweise, entsprechend der Ausführungsformen nach den Fig. 1 bis 4,

kann sich eine durchgehende Gewebebahm, im Schnitt nach Fig. 2 betrachtet, von hinter dem Gasgenerator 18 aus nach oben erstrecken, um die Rückwand 24, den oberen Teil der Vorderwand 22, den oberen Abschnitt 28 der Einbuchtung 26, den Zentrumabschnitt 30, den unteren Abschnitt 28 der Einbuchtung 26, den unteren Teil der Vorderwand 22 und die untere Rückwand 24 zu bilden. Seitenwände 70 werden zu beiden Seiten der Gewebebahm mit dieser verbunden, um den Gassack zu schließen:

[0023] Alternativ kann aber die durchgebende Gewebebahn, wie in Fig. 5 dargestellt ist, auch an den Rändern 72, 74 durch Vernähen geschlossen sein. Mit 76 ist eine entsprechende Naht in Fig. 5 gezeigt. Ein solcher Gassack hat die in den Fig. 5 und 6 gezeigte Gestalt, mit einem über die gesamte Breite b erstreckenden Schlitz 46, der an manchen Stellen leicht geöffnet sein kann, über den weitaus größten Teil seiner Längserstreckung aber geschlossen ist.

[0024] Die Brücke 40 könnte auch deformierbar sein, d. h., bei einem Sekundäraufprall nach Zusammenfallen des Gassacks Energie aufnehmen, indem z. B. die Brücke aus zick-zackförmigen Blechen gebildet ist.

Patentansprüche

1. Beifahrer-Gassack-Schutzeinrichtung, mit einem Gassack (20), der eine, bezogen auf den aufgeblasenen Zustand, Vorderwand (22) hat, auf die der Beifahrer (P) bei einem Unfall trifft, wobei der Gassack (20) vom Beifahrer aus gesehen eine im aufgeblasenen Zustand runde Außenkontur hat, deren Breite (b) deren Höhe (h) deutlich überschreitet, dadurch gekennzeichnet,
daß die Vorderwand (22) im aufgeblasenen Zustand eine schlitzartig nach außen ausmündende Einbuchtung (26) hat,
wobei der Schlitz (46) in Richtung der Breite (b) des Gassacks (20) verläuft und
wobei die Einbuchtung (26) dadurch gebildet ist, daß ein Zentrumabschnitt (30) der Vorderwand (22) mittels einer Rückhalteinrichtung beim Aufblasen des Gassacks (20) an einer Bewegung gehindert wird.
2. Schutzeinrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Gassack (20) Teil eines Gassack-Moduls ist, welches eine Modulabdeckung (12) aufweist, die beim Aufblasen des Gassacks (20) geöffnet wird, und daß der Zentrumabschnitt (30) unterhalb eines Teils der Modulabdeckung (12) am Modul mittels der Rückhalteinrichtung befestigt ist.
3. Schutzeinrichtung nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Modulabdeckung (12) beim Aufblasen des Gassacks eine ringförmige Austrittsöffnung (50) für den Gassack (20) freigibt.
4. Schutzeinrichtung nach Anspruch 2 oder 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Modulabdeckung (12) aus einem feststehenden Mittelteil (32) und wenigstens das Mittelteil (32) umschließenden Klappenabschnitten (34, 36) besteht.
5. Schutzeinrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß der Gassack (20) durch eine Gassackwand definiert ist, die die Vorderwand (22) aufweist, wobei die Gassackwand wenigstens teilweise durch eine durchgehende Gewebehahn gebildet ist, die die Rückwand (24), die Vorderwand (22) samt Einbuchtung (26) bildet und die seitlich geschlossen ist.
6. Schutzeinrichtung nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß die durchgehende Gewebehahn seitlich durch Vernähen ihrer Ränder (72, 74) geschlossen

5

ist:

7. Schutzeinrichtung nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß die durchgehende Gewebebahn durch separate, mit ihr verbundene Seitenwände (70) seitlich geschlossen ist.

8. Schutzeinrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß an die Einbuchtung (26) angrenzende, im Inneren des Gassacks (20) vorgesehene Fangbänder (60, 62) vorgesehen sind, die so kurz sind, daß gegenüberliegende, die Einbuchtung (26) bildende Abschnitte (28) der Gassackwandung aneinanderliegen und die Einbuchtung (26) wenigstens abschnittsweise schließen.

Hierzu 3 Seite(n) Zeichnungen

15

20

25

30

35

40

45

50

55

60

65

FIG. 1

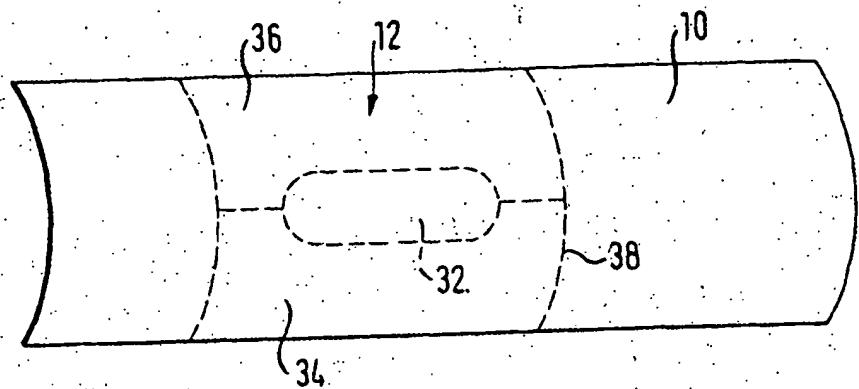


FIG. 2

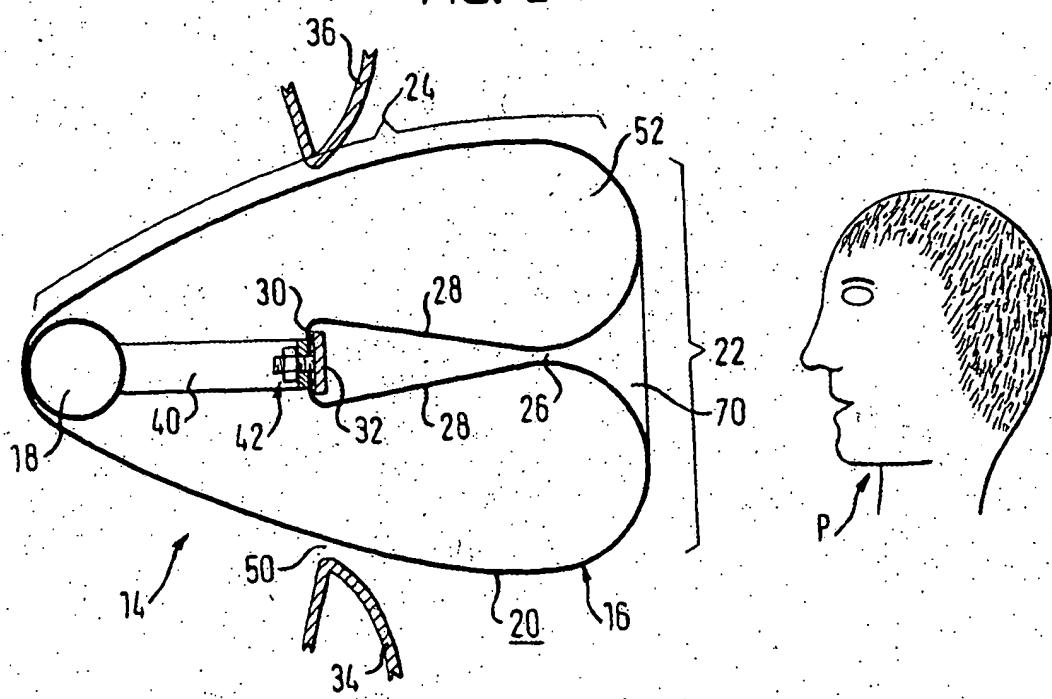


FIG. 3

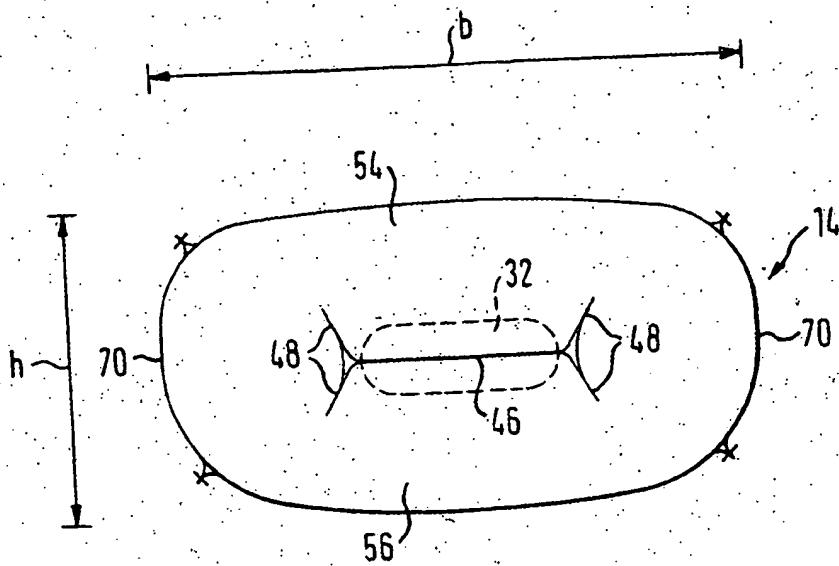


FIG. 4

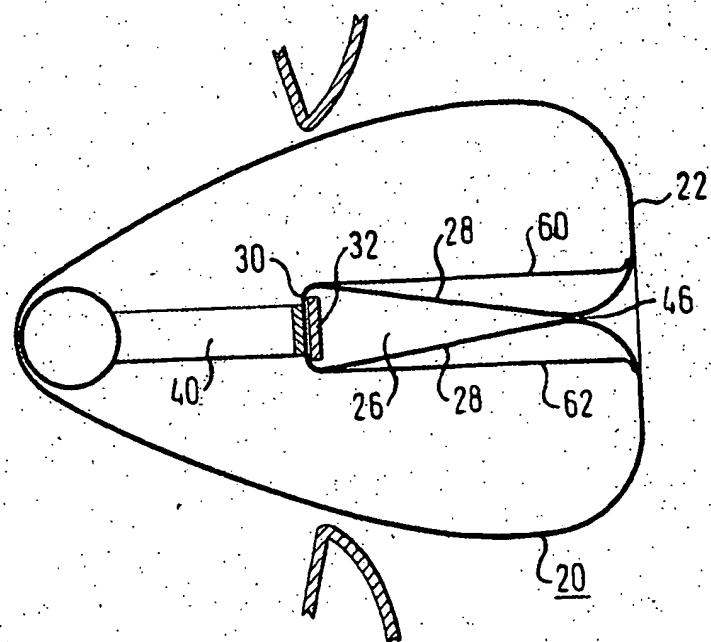


FIG. 5

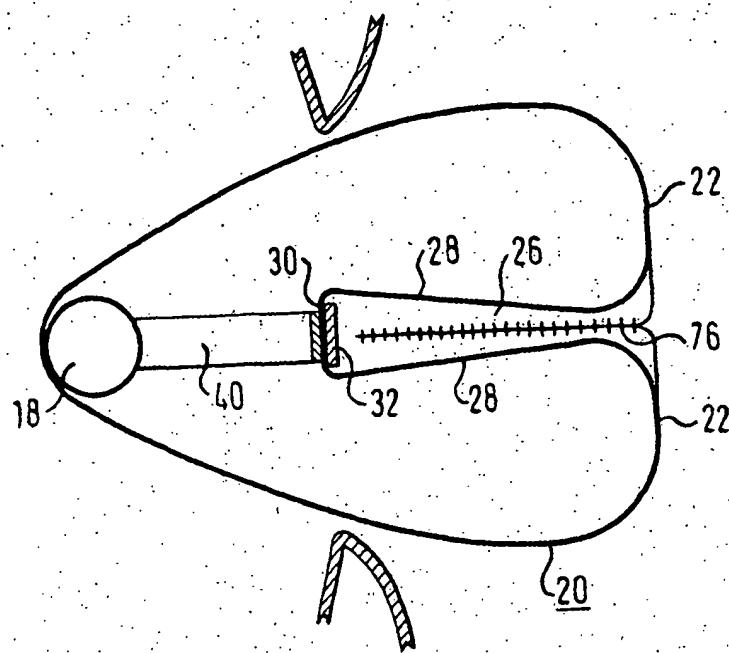


FIG. 6

